

ПРАКТИЧЕСКИ ПРОБЛЕМИ ВЪВ ВРЪЗКА С УСТАНОВЯВАНЕТО НА АДМИНИСТРАТИВНО НАРУШЕНИЕ ПО ЧЛ. 20 ОТ ЗАКОНА ЗА ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА

*Радослава Йорданова**

Голяма част от актовете на администрацията, с които се упражняват санкционни правомощия, се отнасят за извършени нарушения на правилата за движението по пътищата. От една страна, безопасността за движението по пътищата е пряко свързана със спазването на правилата за движение и ефективното наказване на нарушителите, а от друга страна, тези правила засягат практически почти всички граждани, тъй като се отнасят до всеки участник в движението по пътищата – пешеходец, пътник или водач на превозно средство.

Както в наказателното, така и в административнонаказателното производство при настъпване на пътнотранспортно произшествие е необходимо да бъдат изследвани всички обстоятелства, допринесли за вредоносния резултат. И докато разследващите органи при образувано досъдебно производство в повечето случаи притежават необходимите знания, за да квалифицират правилно съответното нарушение на правилата за движението по пътищата, то контролните органи при извършено административно нарушение правят редица пропуски, които предизвикват отмяна на издаденото наказателно постановление.

В настоящото изложение се обсъждат някои практически особености при санкционирането на извършено административно нарушение, което не може да бъде отнесено към някой от специалните състави на Закона за движението по пътищата.

В разпоредбата на чл. 20, ал. 1 и 2 и чл. 21 от Закона за движението по пътищата (ЗДвП) се въвеждат някои от основните задължения на водачите на пътни превозни средства¹:

* Съдия в Районния съд – Ихтиман.

¹ Съобразно § 6, т. 25 ДР ЗДвП „водач“ е лице, което управлява пътно превозно средство или води организирана група пешеходци, което води или кара впрегатни, товарни или ездитни животни или стада по пътищата. В случая обаче правилата на чл. 20 ЗДвП се отнасят само до водач на пътно превозно средство, което съобразно § 6, т. 10 ДР ЗДвП представлява съоръжение, придвижвано по пътя на колела и използвано за превозване на хора и/или товари. Към пътните превозни средства се приравняват трамваите, тракторите и самоходните машини, когато се придвижват по пътищата.

1. да контролират непрекъснато пътните превозни средства, които управляват;
2. при избиране на скоростта на движението да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие;

3. да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението;

4. да не превишават максимално допустимите стойности на скоростта, определени в закона.

Двете алинеи на чл. 20 ЗДвП, отнасящи се до задължението за непрекъснат контрол на превозното средство и за управление със съобразена скорост, са взаимно изключващи се – нарушителят не би могъл да извърши с едно деяние едновременно нарушения по всяка една от двете разпоредби. В първия случай за самостоятелно нарушение е определено невладеенето на автомобила, а във втория нарушението е свързано с режима на скоростта.

Съдебната практика е последователна и категорична, че когато се касае до нарушение на чл. 20, ал. 1 ЗДвП, деецът следва да носи отговорност при изгубване на контрол върху пътното превозно средство поради заспиване, отклонение на вниманието, разсейване и др. Когато обаче загубата на контрол е във връзка и в резултат на нарушение на режима на скоростта, то правилната квалификация на нарушението на правилата за движение е по чл. 20, ал. 2 ЗДвП. В този смисъл правилото по чл. 20, ал. 1 ЗДвП за непрекъснат контрол върху превозното средство и съобразяване с пътната обстановка е с различно съдържание от това за преодоляване на възникнала опасност и нейното предотвратяване. Иначе казано, нарушението на чл. 20, ал. 1 ЗДвП, изразяващо се в отсъствие на постоянно упражняван контрол върху автомобила, е самостоятелно нарушение и може да бъде осъществено само доколкото не е налице нарушение на режима на скоростта.

Следва да бъде направено разграничение между понятията „несъобразена скорост“ по смисъла на чл. 20, ал. 2 ЗДвП и „превишена скорост“ по смисъла на чл. 21 ЗДвП. Нормите на чл. 20, ал. 2 и на чл. 21 ЗДвП се намират в конкуренция помежду си и съответното нарушение на режима на скоростта може да бъде квалифицирано само по едното от тях, т.е. скоростта или не е съобразена с максимално установените граници в чл. 21 ЗДвП, т.е. е превишена, или не е съобразена с примерно изброените обстоятелства по чл. 20, ал. 2 ЗДвП. Това е така, защото превишената скорост винаги е несъобразена с оглед на житейски и научнообоснованата максимално допустима скорост. Превишавайки максимално допустимите стойности, водачът на моторно

превозно средство винаги се поставя в невъзможност да реагира адекватно на конкретната пътна обстановка.

В първото изречение на чл. 20, ал. 2 ЗДвП примерно са изброени външни отрицателно действащи фактори на пътната обстановка, които имат значение за избиране на съобразена скорост за движение, така че водачът да е в състояние да спре пред всяко предвидимо препятствие. В този смисъл избраната от водача скорост на движение трябва да зависи от отрицателното влияние на тези фактори. Колкото повече и по-неблагоприятни са те в пътната обстановка, толкова по-ниска трябва да бъде скоростта на движението в сравнение с максимално предвидената.

Законодателят е изброил следните обективни фактори:

1. **Атмосферни условия** – конкретните към момента на управлението на пътно превозно средство метеорологични условия – снеговалеж, дъжд, мъгла, много ниска или екстремно висока температура и пр.
2. **Релеф на местността** – конкретните топографски характеристики – например наличието на завой, наклон на пътя, хълмове, които ограничават видимостта и пр.
3. **Състояние на пътя** – състоянието на пътя в резултат на атмосферните условия – заснежен, заледен, мокър, така и видът на пътя – черен или асфалтов. Тук следва да бъдат включени и особености на техническото състояние на инфраструктурата и състоянието на пътната настилка – падащи камъни, дупки, издатини и други препятствия от механичен характер.
4. **Състояние на превозното средство** – съдържа конкретни технически проблеми, свързани с управляваното превозно средство – неизправни светлини, износени или несъобразени с атмосферните условия гуми и пр.
5. **Превозваният товар** – включва съобразяването с товар, ако има превозван такъв: ограничаване на видимостта, неукрепване на товара, тегло, ограничаващо възможността за своевременно спиране, и др.
6. **Характер и интензивност на движението** – включва съобразяването на натовареността на трафика, вида на превозните средства, участващи в движението (товарни камиони, каруци, селскостопанска техника), и пр.;
7. **Конкретните условия на видимост** – те са свързани както със състоянието на пътя (наличието на завой, ограничаващи видимостта), така и с други обстоятелства, влияещи върху възможността на водачите да възприемат пътната обстановка – например наличието на храсти покрай пътното платно, паркирани автомобили, задименост и пр.

Докато първото изречение на чл. 20, ал. 2 ЗДвП урежда предвидимите опасности, които са част от пътната обстановка, във второто изречение е въведено задъл-

жението за водачите на пътни превозни средства да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне внезапна опасност за движението.

Във всички случаи водачите на пътни превозни средства са длъжни да съобразят скоростта на движението не само с примерно посочените от чл. 20, ал. 2 ЗДвП обективни факти от действителността, но и с всички други затруднения и препятствия в движението, произтичащи от пътните условия и ситуации, знаците, маркировката, психо-физиологическото си състояние и други отрицателно действащи върху условията за движение фактори.

Във всички изброени хипотези от водачите се изисква да изберат скоростта на движение така, че да са в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие. Когато водачът на пътното превозно средство е направил всичко зависещо от него и е изпълнил изискванията на закона, но въпреки това са настъпили общественоопасни последици, той не следва да носи отговорност. Това означава, че водачът е изпълнил предписанията на правилата за движение и е бил със съобразена скорост, но не е могъл и не е бил длъжен да предвиди и да предотврати настъпването на общественоопасните последици, т.е. налице е случайно деяние по смисъла на чл. 15 НК.

От съществено значение за установяване дали нарушението представлява случайно деяние е събирането на доказателства за това дали възникналата опасност е била предвидима от водача. Конкуренцията между предвидима и непредвидима опасност отдавна е изяснена в теорията и практиката и маркира разликата в двете хипотези, очертани в първото и второто изречение на чл. 20, ал. 2 ЗДвП. Първото изречение изисква водачът предварително да отчете негативното влияние на конкретни фактори от пътната обстановка и съответно да съобрази скоростта си на движение с тях, а ако не стори това, сам се поставя в невъзможност да преодолее опасността за движението. Второто изречение го задължава да предприеме мерки за намаляване на скоростта или спиране при възникнала внезапна опасност, която е била възприета. В този случай задължението за вземане на описаните мерки възниква от момента на възприемане на опасността, която е внезапна и неочаквана – водачите са длъжни да намалят скоростта на движение, когато възникне опасност за движението или когато е закономерно нейното проявяване.

Във всички случаи на чл. 20, ал. 2 ЗДвП опасната зона за спиране на моторно превозно средство обхваща времето и разстоянието от момента на възникване на опасността (предвидима или непредвидима) до привеждането му в покой. Водачът на пътно превозно средство не може да носи отговорност, ако произшествието е станало в рамките на опасната зона, но само когато не е допуснал нарушение на правилата за движение.

Несъмнено е, че разпоредбата на чл. 20, ал. 2 ЗДвП е обща и по нея може да бъде понесена административнонаказателна отговорност само тогава, когато извър-

шеното от страна на нарушителя не може да бъде квалифицирано по специален текст от закона. Обстоятелството обаче, че разпоредбата дава общо описание на възможно извършване на нарушението, а именно че водачите на пътните превозни средства са длъжни при избиране на скоростта на движение да се съобразяват с атмосферните условия, релефа, условията на видимост, интензивността на движение и други обстоятелства, за да спрат, задължава и актосъставителя (чл. 42 ЗАНН), и административнонаказващия орган (чл. 57, ал. 1 ЗАНН) при съставянето на акта за установяване на административно нарушение и при издаването на наказателното постановление да опишат нарушението, да посочат датата и мястото, където е извършено, обстоятелствата, при които е извършено, както и доказателствата, които го потвърждават.

При настъпило пътнотранспортно произшествие контролните органи, отговарящи за спазването на правилата за движение по пътищата, следва при посещаване на местопроизшествието да извършат преценка извършено ли е изобщо нарушение и ако е извършено, как то следва да бъде квалифицирано. Тази първа преценка е от изключително значение за развитието на производството, доколкото в евентуално съставения акт за установяване на административно нарушение следва да бъдат описани всички тези обстоятелства, които дават основание водачът да бъде привлечен към административнонаказателна отговорност.

Това означава в акта за установяване на административно нарушение да бъдат точно, ясно и конкретно описани всички факти, които са обусловили настъпването на произшествието. Ако актосъставителят твърди, че водачът се е движел с несъобразена с атмосферните условия скорост, той следва да посочи какви са били тези условия – мъгла, дъжд и пр. В този смисъл не е достатъчно посочването на хипотезата на закона, а е нужно да е отразена реалната фактическа обстановка, при която нарушителят е управлявал превозното средство. Това не е неоправдан процесуален формализъм, а необходимият минимум от факти, срещу които, от една страна, деецът да организира защитата си, а от друга страна, наказващият орган да прецени извършено ли е административно нарушение.

Впоследствие в преценката си дали да издаде наказателното постановление, или не административнонаказващият орган се основава на фактическите констатации в акта за установяване на административно нарушение. Още в този момент наказващият орган следва да съобрази обстоятелството дали всички факти във връзка с констатираното нарушение са били отразени надлежно от актосъставителя при съставянето на акта за установяване на административно нарушение. Ако не са установени и не биха могли да се установят чрез допълнителна проверка, наказващият орган изобщо не следва да издава наказателно постановление.

В съдебното производство констатациите на актосъставителя, а и на административнонаказващия орган нямат обвързваща доказателствена сила и обстоятел-

ствата относно извършването на вмененото на наказаното лице административно нарушение подлежат на установяване с всички допустими доказателствени средства. В тези случаи обаче актът за установяване на административно нарушение представлява писмено доказателство, което е годно да установи обстоятелствата, при които е извършено административното нарушение. На практика неговите констатации относно атмосферните условия, релефа на местността, състоянието на пътя и на превозното средство, превозвания товар, характера и интензивността на движението и конкретните условия на видимост трудно биха били оборени.

Обичайно обаче контролният орган в акта за установяване на административно нарушение се ограничава само с пресъздаване на текста на чл. 20, ал. 2 ЗДвП, и то посочвайки всички възможни фактори така, както са записани в закона, без да отрази конкретните атмосферни условия, релеф, условия на видимост, интензивност на движение и други обстоятелства, както и какво е било видимото препятствие, пред което водачът е следвало да спре.

За да е налице административно нарушение и за да може съдът да прецени извършено ли е такова, констатиращият орган следва да направи и посочи констатации за всички характеристики на пътната обстановка и движението на превозното средство, както и относно скоростта на движение на нарушителя. Това е необходимо с оглед доказване на твърдението за нарушение. Следва да се има предвид, че несъобразената скорост не е факт от действителността, от който се правят съответни изводи, а предмет на изясняване и доказване. Когато не са установени конкретните условия на движение, става невъзможна преценката дали водачът е съобразил скоростта си с пътната обстановка. Освен това липсата на описание на обстоятелствата, при които е извършено административното нарушение, винаги нарушава правото на защита на привлеченото към административнонаказателна отговорност лице, доколкото липсата на описание на обстоятелствата, при които е извършено нарушението, води до невъзможност за нарушителя да разбере фактическите и правните рамки на административното обвинение.

Изискванията на чл. 42, т. 4 ЗАНН за описание на нарушението и обстоятелствата, при които е било извършено, ще бъдат изпълнени само тогава, когато в акта са посочени всички съставомерни обективни и субективни признаци на нарушението и те са максимално конкретизирани откъм фактически обстоятелства². За да се ангажира административнонаказателната отговорност на водач на пътно превозно средство, следва да се установи по безспорен начин извършването на конкретното деяние, санкционирано от закона като нарушение, а когато това не е сторено, за съда е невъзможно при твърдяно нарушение на чл. 20, ал. 2 ЗДвП да прецени дали скоростта на

² Панов, Л., Р. Илкова. Процесът по ЗАНН. С., Сиела, 2009, с. 68.

нарушителя е била съобразена, или не, така че да може да направи извод за това дали е извършил виновно административното нарушение, или се касае за случайно деяние по смисъла на чл. 15 НК.

Предвид обстоятелството, че в по-голямата си част издадените за нарушения на ЗДвП наказателни постановления биват отменяни именно поради липсата на точно описание на нарушението и обстоятелствата, при които е извършено, в акта за установяване на административно нарушение, следва да бъде обърнато специално внимание за осигуряване на достатъчен административен капацитет и техническа обезпеченост на контролните органи на КАТ, така че ако има извършено административно нарушение, съответното лице да понесе следващата му се административнонаказателна отговорност, респ. да не бъдат налагани санкции на лица, които не са извършили правонарушения.